VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 276)**
- **Komisji Infrastruktury (nr 280)**

z dnia 2 kwietnia 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 276)

Komisji Infrastruktury (nr 280)

2 kwietnia 2019 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, rozpatrzyły:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wojciech Kutyła** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Beata Leszczyńska** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, **Jarosław Komża** ekspert z Biura Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Dariusz Myrcha, Jolanta Osiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Minęła godz. 17.00. To nie będzie Teleexpress, ale będzie to kolejne w dniu dzisiejszym posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Witam pana przewodniczącego, państwa posłów i zaproszonych gości. Witam wiceprezesa Najwyższej Izby Kontroli, pana Wojciecha Kutyłę wraz z zespołem, który poznamy w trakcie dyskusji. Z Ministerstwa Infrastruktury witam panią Beatę Leszczyńską, dyrektor Departamentu Dróg Publicznych. Bardzo nam miło, pani dyrektor, dzień dobry. Witam także współpracowników.

Proszę państwa, w porządku obrad mamy rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019”. Informację przedstawia prezes Najwyższej Izby Kontroli. Uprzejmie proszę, oddaję już państwu głos. Jeżeli państwo posłowie pozwolą, bez zbędnej zwłoki przystąpimy do realizacji porządku dziennego. Proszę uprzejmie, panie prezesie.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Wojciech Kutyła:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, drodzy państwo, Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę realizacji „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019”. Kontrola zakończyła się w roku ubiegłym. Okres objęty kontrolą to lata 2015–2018. Mamy przygotowaną prezentację. Za chwilę, jeżeli pan pozwoli, poproszę pana dyrektora o przedstawienie w formule prezentacji wyników kontroli.

Chciałbym tylko powiedzieć, że Najwyższa Izba Kontroli przykłada wielką wagę do zrównoważonego rozwoju naszego kraju. Oczywiście wszyscy jesteśmy dumni z budowy autostrad, wielkich projektów infrastrukturalnych, ale żyjemy także, mówiąc w cudzysłowie, w Polsce powiatowej, wojewódzkiej, gdzie rozwój dróg, komunikacji również jest niezwykle istotny. Panie dyrektorze, jeżeli można, od razu proszę o prezentację.

Dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Poznaniu Andrzej Aleksandrowicz:

Witam serdecznie wszystkich państwa. Infrastruktura drogowa uważana jest za jeden z elementów decydujących o prawidłowym rozwoju gospodarczym kraju. Zapewnia ona możliwość szybkiego i bezpiecznego podróżowania i transportu, a także rozszerza perspektywy na rynku pracy dla społeczności lokalnej. Dotychczasowe wyniki kontroli oraz napływające do Najwyższej Izby Kontroli sygnały wskazywały na konieczność podejmowania działań na rzecz poprawy stanu infrastruktury drogowej. Odnotowano także duże zainteresowanie samorządów realizacją inwestycji dofinansowywanych ze środków programu w trakcie dwóch jego edycji. Dotychczasowe kontrole Najwyższej Izby Kontroli wskazywały również na nieprawidłowości w sprawowaniu przez jednostki samorządu terytorialnego nadzoru nad stanem technicznym dróg lokalnych.

Skontrolowany program stanowił kontynuację realizowanych od 2008 roku działań na rzecz rozwoju infrastruktury drogowej na szczeblu gminnym i powiatowym poprzez uruchomiony w 2008 roku instrument pomocy finansowej rządu dla samorządów terytorialnych pod nazwą „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych 2008–2011”, a następnie „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój”. Finansowały one inwestycje w lokalnej infrastrukturze drogowej w latach 2009–2015.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, sieć dróg publicznych zarządzanych przez gminne i powiatowe jednostki samorządu terytorialnego na koniec 2016 roku obejmowała 371 tys. km dróg, co stanowiło blisko 89% łącznej długości dróg publicznych w Polsce. Ponad 223 tys. km tych dróg stanowiły odcinki o najbardziej pożądanych, tzw. ulepszonych rodzajach nawierzchni, na które składają się nawierzchnie bitumiczne, betonowe lub wykonane z kostki brukowej. W pozostałym zakresie sieć dróg powiatowych i gminnych stanowiły odcinki o nawierzchni brukowcowej i tłuczniowej oraz gruntowej. Dróg gruntowych, proszę państwa, jest ponad 30%.

Systematyczne zaangażowanie środków publicznych przeznaczanych na rozwój lokalnej infrastruktury drogowej umożliwiło zmniejszenie odsetka dróg powiatowych i gminnych o nawierzchni nieulepszonej i gruntowej w ogólnej długości sieci dróg z 49,8% w 2001 roku do 39,9% na koniec 2016 roku. Na tym slajdzie, na tych wykresach widzicie państwo tę bardzo pozytywną tendencję. Bardzo wyraźnie i zdecydowanie ciągle wzrasta długość dróg o wyższych standardach, maleje natomiast długość dróg o najgorszych parametrach, czyli dróg gruntowych i brukowcowych.

Efektem rozwoju między innymi lokalnej sieci drogowej jest znaczący awans Polski w rankingach Światowego Forum Ekonomicznego w kategorii oceny jakości dróg z miejsca 122 – widzicie państwo pierwszą kolumnę na slajdzie – na miejsce 72. Jest to poprawa i awans do środka stawki. Proszę państwa, w tak krótkim okresie nastąpił bardzo istotny, można powiedzieć, że rekordowy w skali świata wzrost jakości dróg w naszym kraju. Niewątpliwie jednym z powodów jest realizacja programu, o którym mówimy. Oczywiście na taki stan wpływa również zaangażowanie innego rodzaju środków, o których będę jeszcze mówił.

W Polsce jednak nadal wysoki jest odsetek dróg lokalnych o nawierzchni gruntowej. Jest to 8,2% w przypadku dróg powiatowych oraz, proszę państwa, 46% w przypadku dróg gminnych. A więc blisko połowa dróg są to drogi o najniższych standardach. Świadczy to, szczególnie w przypadku gmin, o dużych potrzebach inwestycyjnych w obszarze rozwoju lokalnej infrastruktury drogowej. Poprawa stanu tej infrastruktury obok angażowania środków własnych jednostek samorządu terytorialnego następuje poprzez wykorzystanie instrumentów wsparcia oferowanych samorządom przez stronę rządową. Oprócz środków programu należą do nich między innymi środki rezerwy subwencji ogólnej uruchamianej w ramach ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej. W 2018 roku wydatkowano również środki Rządowego Programu na rzecz Rozwoju oraz Konkurencyjności Regionów poprzez Wsparcie Lokalnej Infrastruktury Drogowej. Od 2019 roku będą to środki pochodzące z Funduszu Dróg Samorządowych na podstawie ustawy przyjętej przez Sejm w dniu 3 października 2018 roku, o czym wspomnę później.

Proszę państwa, kogo kontrolowaliśmy? Skontrowaliśmy cztery urzędy wojewódzkie województw: kujawsko-pomorskiego, małopolskiego, podlaskiego i wielkopolskiego w zakresie rozdysponowywania środków programu na lata 2016–2018, a także w zakresie sprawowanego nadzoru nad wykorzystaniem środków. Ponadto skontrolowaliśmy 16 powiatowych i gminnych jednostek, w szczególności zarządców dróg w zakresie realizacji zadań, w tym dotyczących zapewnienia prawidłowego stanu technicznego, prawidłowości wykorzystania środków programu i rzetelności wykonania zadań inwestycyjnych w latach 2016–2017.

Wyniki naszej kontroli potwierdziły, że skontrolowane jednostki samorządu terytorialnego w większości prawidłowo przygotowały oraz zrealizowały inwestycje drogowe dofinansowane ze środków programu w latach 2016–2018. Inwestycje te poprawiły powiązania dróg powiatowych i gminnych z siecią dróg wojewódzkich i krajowych oraz zwiększyły dostępność do lokalnych ośrodków gospodarczych. Zrealizowane inwestycje poprzez zastosowanie odpowiednich urządzeń technicznych i rozwiązań drogowych podwyższyły poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Wykonawcy robót drogowych w większości zostali wyłonieni zgodnie z obowiązującymi procedurami. W większości prawidłowo zrealizowali roboty drogowe, zgodnie z zakresem określonym w umowach zawartych z jednostkami samorządu terytorialnego. Budowane, przebudowywane i remontowane drogi zachowywały odpowiedni standard bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jeżeli chodzi o wojewodów, zapewnili oni prawidłową realizację programu, co skutkowało budową lub modernizacją w czterech skontrolowanych województwach blisko 1500 km dróg przy zaangażowaniu kwoty ponad 660 000 tys. zł, co stanowiło ponad 99% środków przewidzianych na realizację programu w trzech pierwszych latach jego realizacji. Powołane przez wojewodów komisje w większości prawidłowo dokonały oceny złożonych wniosków. Stwierdzono jednak przypadki zastosowania przez dwie komisje nieprawidłowej, naruszającej ustalone procedury punktacji wniosków składanych przez samorządy. Dotyczyło to sześciu spośród 48 skontrolowanych wniosków, z czego tylko w jednym przypadku miało to wpływ na przyznanie dofinansowania.

Zarządcy dróg wykonywali swoje zadania przy pomocy jednostek organizacyjnych powiatów będących zarządem drogi lub upoważnionych do załatwiania spraw w ich imieniu pracowników komórek organizacyjnych urzędów. Zatrudniano w nich osoby posiadające kwalifikacje i uprawnienia odpowiednie do zakresu realizowanych zadań, co stwarzało warunki do sprawnego realizowania zadań inwestycyjnych w ramach programu. Większość skontrolowanych zarządców dróg nie realizowała jednak części obowiązków służących ocenie stanu technicznego gminnej i powiatowej sieci drogowej oraz zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zarządcy ci nie posiadali między innymi planów rozwoju sieci drogowej (8 zarządców), rzetelnej ewidencji dróg (już 13 jednostek) oraz nie dysponowali dokumentacją świadczącą o przeprowadzeniu przeglądów stanu technicznego wszystkich zarządzanych odcinków dróg (8 zarządców).

Terminowo sporządzano i przekazywano do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad informacje o stanie sieci dróg publicznych, jednak trzech skontrolowanych zarządców dróg gminnych nie wywiązało się w pełni z tego obowiązku.

Dla przebudowanych odcinków dróg kontrolowane podmioty posiadały ustalone stałe organizacje ruchu, określające między innymi lokalizację znaków drogowych, sygnalizacji oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednak tylko jedna ze skontrolowanych jednostek posiadała takie opracowania dla wszystkich zarządzanych odcinków dróg. W tym zakresie sformułowaliśmy wniosek de lege ferenda, o którym będę mówił na końcu prezentacji.

Inwestycje drogowe wybrane do realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego spełniały wymogi ich dofinansowania i wpisywały się w cele realizacji programu. Skontrolowane inwestycje drogowe zostały zrealizowane na podstawie wymaganych pozwoleń organów administracji architektoniczno-budowlanej, a ich wykonawcy zostali wyłonieni z zachowaniem wymogów określonych w ustawie – Prawo zamówień publicznych.

Nadzór nad realizacją robót drogowych w większości sprawowany był w sposób prawidłowy. Stwierdzono jednak przypadki nierzetelnego odbioru robót. Nieprawidłowości te polegały na potwierdzeniu wykonania robót, które nie zostały faktycznie zrealizo-

wane (dotyczyło to robót o wartości blisko 300 tys. zł), nierzetelnego odbioru naprawy nawierzchni ścieralnej i niedochodzenia od wykonawcy kar umownych (tutaj efekty finansowe wynosiły ponad 1000 tys. zł). Nieprawidłowości te dotyczyły również odbioru i opłacenia prac związanych z humusowaniem i obsianiem skarp, których nie wykonano w planowanym terminie z uwagi na okres zakończenia prac drogowych. Brak rzetelnych działań jednostek samorządu w obszarze odbioru prac drogowych stwarza poważne ryzyko wystąpienia korupcjogennych praktyk dowolnego dokumentowania zakresu zrealizowanych robót, co dodatkowo może przyczynić się do wystąpienia uszkodzeń nowo wybudowanych odcinków dróg w kolejnych latach ich eksploatacji. Stwierdzone nieprawidłowości świadczą o konieczności zwiększenia przez jednostki samorządu nadzoru nad sporządzaniem planu rozwoju sieci drogowej, prowadzeniem ewidencji dróg, przeprowadzaniem i właściwym dokumentowaniem przeglądów stanu technicznego dróg. Konieczne jest także wzmocnienie mechanizmów bieżącej kontroli realizacji robót oraz dokonywania ich odbioru końcowego.

Do ministra infrastruktury sformułowano wniosek korespondujący z wnioskami kierowanymi już uprzednio w latach 2009, 2013 i 2017, w których Najwyższa Izba Kontroli zwracała się o wprowadzenie w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tych ruchem zmiany polegającej na jednoznacznym określeniu wymogu opracowania, zatwierdzenia i stosowania projektów stałej organizacji ruchu dla wszystkich dróg publicznych. Przepis § 4 ust. 1 wymienionego rozporządzenia w aktualnym brzmieniu stanowi bowiem, że podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Skutkuje to tym, że zarządcy dróg na ogół nie posiadają ustalonych stałych organizacji ruchu na wszystkich zarządzanych drogach. Potwierdziły to także wyniki niniejszej kontroli. Jedynie w jednej spośród skontrolowanych przez nas jednostek, w Zarządzie Dróg Powiatowych w Lesznie obowiązywały stałe organizacje ruchu ustalone dla wszystkich zarządzanych odcinków dróg. Podkreślam, proszę państwa, że tylko jeden skontrolowany podmiot posiadał komplet tego typu projektów organizacji.

Po zakończeniu kontroli do właściwych organów skierowaliśmy sześć zawiadomień w sprawie podejrzenia popełnienia wykroczenia, o którym mowa w art. 93 pkt 8 ustawy – Prawo budowlane, skutkujących nałożeniem mandatów karnych za nieprzeprowadzenie wymaganych kontroli okresowych dróg. Ponadto skierowano jedno zawiadomienie w sprawie podejrzenia popełnienia przestępstwa niegospodarnego wydatkowania środków dotacji otrzymanej w ramach programu. Sprawa ta jest w toku.

Proszę państwa, bardzo istotną kwestią, informacją, która jest aktualna już po zakończeniu kontroli przez Najwyższą Izbę Kontroli, jest inicjatywa, która ma na celu zapewnienie samorządom niezbędnych środków przeznaczonych na finansowanie dróg, które zostały uchwalone przez Sejm w ramach ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych. Jej celem jest zapewnienie rozwoju lokalnej infrastruktury drogowej poprzez wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz budowy dróg o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych. Zadaniem funduszu finansowanego ze środków budżetu państwa, ale również z innych źródeł będzie dofinansowanie budowy lub przebudowy dróg publicznych zarządzanych przez jednostki gminne i powiatowe. Aktualnie przez wojewodów prowadzone są nabory wniosków na realizację zadań w roku 2019.

Jak państwo widzicie, nasza informacja pewnie nie jest taką, jaką kochają media, w której jest bardzo dużo nieprawidłowości i zarzutów formułowanych w odniesieniu do kontrolowanych przez nas podmiotów. Jednak my, powiem szczerze, bardzo się cieszymy wówczas, jeżeli widzimy obszary funkcjonowania państwa – w tym przypadku obszar pomocy rządu dla samorządu terytorialnego – w których środki są wykorzystywane racjonalnie, efektywnie i w zdecydowanej większości, podkreślam, że w zdecydowanej większości zgodnie z przepisami prawa. Serdecznie państwu dziękuję za wysłuchanie prezentacji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie prezesie, czy ktoś z państwa zespołu chciałby jeszcze zabrać głos?

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Na razie dziękujemy, ale jesteśmy otwarci.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Możemy zmierzać w stronę dyskusji.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Tak. Dyskusja jest twórcza.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. A zatem, drodzy państwo, otwieram dyskusję nad przedstawionym materiałem. Proszę państwa posłów o ewentualne pytania, jeżeli takowe są. Materiał jest bardzo bogaty, bardzo ciekawy i bardzo ważny. Pani poseł Anna Paluch. Proszę uprzejmie.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Powiem szczerze, że jedna rzecz mnie zainteresowała i nie tyle zbulwersowała, co trochę zmartwiła. Chodzi mianowicie o lekko zamarkowaną kwestię, że nie wszędzie w dziennikach budów, które państwo kontrolowaliście, były zapisane kontrole robót zanikowych i ulegających zakryciu. Czy możemy usłyszeć coś więcej na ten temat? Jak się domyślam, chodzi o kwestie związane z wykonaniem podbudowy i rzeczy, które jeżeli zostały wykonane wadliwie, to ujawnią się po pewnym czasie. Czy można by było usłyszeć coś więcej na ten temat? Dziękuję.

Dyrektor Delegatury NIK w Poznaniu Andrzej Aleksandrowicz:

Oczywiście odpowiem, jeżeli można, panie prezesie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo. Może będą jeszcze jakieś inne pytania. W grupie będzie łatwiej. Czy na tę chwilę są jeszcze jakieś pytania? Pani poseł Maria.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Dziękuję bardzo. Przepraszam, temat jest dla mnie bardzo interesujący, niemniej jednak musiałam być na posiedzeniu drugiej komisji. Mam do państwa pytanie. Czy rekomendujecie państwo jakieś zalecenia? Czy widzicie państwo rozwiązanie problemu? Powiem, że zauważam problem, obserwując to, co się dzieje w terenie i mając na uwadze, że coraz więcej środków finansowych jest przydzielanych w ramach programu. Widzę potrzebę, żeby była kontrola, żeby nie było to robione pod wybory, kiedy najważniejsze jest, żeby w porę przeciąć taśmę i dokonać odbioru. Chodzi o to, żeby rzeczywiście służyło to przez lata. Wiem, ponieważ niejednokrotnie z państwem rozmawiałam, że bardzo potrzebna jest celowość, ale wiem też, że państwo akurat tego nie badacie. Tak naprawdę nikt tego nie bada. Ludzie buntują się i mówią: „jak to, sołtysowi czy radnemu buduje się kilometr chodnika". Jest to zupełnie niecelowe, ale taka jest praktyka. Szanowni państwo, wydaje mi się, że najwyższy czas, żeby były tutaj określone jakieś ramy, kryteria. Po takiej kontroli oczekiwałabym również od państwa pewnych rekomendacji, pewnych sugestii, co należałoby zrobić, żeby to uporządkować. Proszę zauważyć, że realizatorem niejednokrotnie jest gmina, a nadzór budowlany jest niby w gestii wojewody, ale przy mocnej współpracy z powiatem. Funkcjonuje przy samorządzie powiatowym.

Naprawdę potrzebne są tutaj pewne standardy. Powiat jest realizatorem, wydatkuje pieniądze, a jego organ… Teraz jest pytanie, kto określił, czy w dokumentacji były prawidłowo wykonane uzgodnienia, kto wyraził zgodę np. na to, żeby w czasie kiedy remontujemy chodnik i drogę, słupy były na środku chodnika. Są to rzeczy, które w takiej sytuacji powinny być uporządkowane. Przecież chodnik ma służyć bezpieczeństwu użytkownika, czyli pieszego. Jak matka z wózkiem może przejść bezpiecznie, kiedy słup stoi na środku świeżo wyremontowanego odcinka chodnika? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To była pani poseł Maria Zuba. Może zrobimy przerwę. Zgłosił się jeszcze pan przewodniczący Zmijan. Potem będzie druga tura. Wcześniej oddam panom głos.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisja, szanowni państwo, oczywiście trudno nie zgodzić się z generalną oceną zawartą w raporcie dotyczącą programów, które zmieniały nazwy. Pewnie było to związane z tym, że ktoś chciał bardziej podkreślić, że ma większe zasługi w realizacji programu. Istotą rzeczy rzeczywiście jest wsparcie finansowania dróg samorządowych. Drogi gminne i powiatowe to ponad 50% dróg publicznych w kraju. Drogi gminne to jeszcze ponad 50% dróg gruntowych. Dobrze, że takich dróg powiatowych jest już mniej niż 10%. Jednak w odniesieniu do tego, jaka to jest wielkość, czyli prawie 130 tys. km, 10% gruntowych dróg powiatowych to jeszcze dużo. Wobec tego wsparcie jest ważne. Jest ono realne. Raport bardzo rzetelnie odzwierciedla dane, jak posuwamy się do przodu w sensie poprawy stanu technicznego dróg. Rzecz jasna przekłada się to na bezpieczeństwo, na ekonomię, ponieważ temu służą drogi.

Państwo posłowie oczywiście pytają i będą pytać o szczegóły. Raport w szczegółach opisuje nieprawidłowości. W moim przekonaniu nie rzutują one na ostateczną ocenę. Podzielam opinię, że drogi w tempie ulegają... Pewnie potrzeba, żeby działo się to szybciej, ale na miarę możliwości finansowych budżetu państwa poprawa stanu technicznego przyspieszyła, i to znacząco, co nie oznacza, że w raporcie nie ma wielu uchybień. Państwo w raporcie pokazują pracujące komisje oraz to, jak nie do końca rzetelnie są przydzielane punkty. Później my się dziwimy, że jedna gmina dostała więcej, dlaczego dostała więcej środków finansowych. Najwyższa Izba Kontroli miała okazję i możliwość dotarcia do dokumentów. Wskazuje, że jest różnie, jeżeli chodzi o jakość prac komisji powoływanych przez wojewodów, ale także jakość, jeżeli chodzi o wykonywanie zadań.

Mówię o tym, dlatego że chciałbym troszeczkę zatrzymać się na tym wątku. W swoim raporcie Najwyższa Izba Kontroli stwierdza, że w latach 2016–2018 środki zostały wykorzystane. Nie mam wątpliwości, że zostały wykorzystane, ale co do przebiegu, pewnie warto byłoby szczególnie 2018 rok... Pewnie nie było możliwości. Widzę, że prezes Najwyższej Izby Kontroli zatwierdzał dokument w październiku, a więc proces realizacji zadań w 2018 roku jeszcze był w trakcie. Wobec tego nie było takich możliwości.

Nawiązuję do tego, ponieważ mieliśmy taką oto sytuację. Już o tym mówiłem, ale przypomnę, dlatego że myślę, że jest to dobra okazja. W grudniu 2016 roku mieliśmy decyzję Rady Ministrów o zmniejszeniu środków na plan wsparcia dróg lokalnych w ramach narodowego planu przebudowy dróg lokalnych o kwotę 300 000 tys. zł z kwoty 1 100 000 tys. zł do kwoty 800 000 tys. zł. Później mieliśmy wydarzenia, które wiązały się wyborami samorządowymi w 2018 roku. Kiedy pan premier Morawiecki stanął na czele kampanii wyborczej, nagle okazało się, że w budżecie pojawiła się dodatkowa kwota 500 000 tys. zł. Było hasło, że wspieramy drogi samorządowe. Pojawiła się kwota 1 300 000 tys. zł. Pomijam fakt ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych. Fundusz będzie funkcjonował od 2019 roku. Mówię o roku 2018.

Mieliśmy takie oto zdarzenia. Pan premier Morawiecki pojawiał się w różnych miejscach, w różnych gminach. Myślę, że będzie to dobry materiał, pewnie będzie to okazja do kontroli w przyszłości. Pan premier pojawiał się i ni stąd, ni zowąd coś zostawiał. Na mojej Lubelszczyźnie odwiedził gminę Podedwórze, a po wizycie zakomunikował, że oczywiście są tutaj potrzeby i na wniosek wójta zostawia takie i takie kwoty. Pytam o związane z tym procedury. Zapytaliśmy na posiedzeniu Komisji. Umówmy się, że tradycyjny program, program przebudowy dróg lokalnych był realizowany przez resort infrastruktury. Mieliśmy jednak odpowiedź, że kwotę 500 000 tys. zł realizuje resort inwestycji i rozwoju. Tutaj do dzisiaj nie mieliśmy odpowiedzi, kto realizował, na podstawie jakich procedur, jak środki finansowe były rozdysponowywane. Do dzisiaj nie mamy odpowiedzi na ten temat. Oczywiście będziemy zadawać owe pytania, ponieważ chodzi o środki publiczne, które w szczególności podlegają kontroli, jeżeli chodzi o ich wydawanie. W tym kontekście są to istotne kwestie.

Raport jest bardzo pożyteczny. Rzeczywiście odzwierciedla pożądane, oczekiwane efekty. Dobrze, że program jest realizowany. Nie mam wątpliwości, że jest zapotrzebowanie, że samorządy są zaangażowane, że chętnie to podejmują. Zawsze jest element transparentności i rzetelności na etapie przygotowania i procedur związanych z rozdysponowaniem na poszczególne samorządy. Oczywiście dzisiaj przy tej okazji pozwalam

sobie poruszyć temat, o który będziemy pytać. Mam nadzieję, że kwestie te będą, a właściwie muszą być kontrolowane. Na te cele są wydawane coraz większe środki publiczne. Muszą one być wydawane skutecznie. Muszą być wydawane transparentnie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Może teraz poproszę o udzielenie odpowiedzi, a później będzie druga tura pytań.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Zacznę od końca, a koledzy uzupełnią, jeżeli pan pozwoli. Szanowny panie przewodniczący, Najwyższa Izba Kontroli kontroluje całość środków budżetowych. Wprawdzie tę kontrolę przeprowadziliśmy w czterech województwach, ale wydaje mi się, że raport jest w miarę miarodajny. Mamy 16 województw, więc była to jedna czwarta. Jest to już próba, która daje rękojmię ekstrapolowania jej wyników na pozostałe województwa.

Tak jak mówiłem, jak przedstawiał to pan dyrektor, istotnych nieprawidłowości nie stwierdzaliśmy. Tam, gdzie stwierdzaliśmy, podejmowaliśmy stosowne czynności.

Myślę, że kwestia kwoty 500 000 tys. zł, o której pan mówił, będzie jeszcze przedmiotem, może być przedmiotem naszej kontroli budżetowej, która miała miejsce, ale która jeszcze jest finalizowana, jeżeli chodzi o rok 2018.

Odpowiadając pani poseł Marii Zubie, w naszej kontroli nie stwierdziliśmy istotnych nieprawidłowości, nigdzie nie odkryliśmy chodników, na których stałyby jakieś latarnie czy jakieś przeszkody. Generalnie odpowiadając na te obawy, nadzór techniczny, nadzór nad procedurami dotyczącymi wykonywania, budowy dróg był odpowiedni. Tam, gdzie nie był, składaliśmy odpowiednie wnioski. Zawsze przyglądamy się też ramom prawnym, w jakich funkcjonują podmioty, czy to gminy, czy to powiaty, czy to wykonujący prace. W odniesieniu do ram prawnych nie stwierdzaliśmy nieprawidłowości. Dlatego akurat w tym zakresie nie przedstawialiśmy wniosków, nie tworzyliśmy wniosków de lege ferenda o zmianę prawa.

Natomiast to, że mamy przepisy, że uznajemy je za odpowiednie, nie znaczy to, że nie znajdują się podmioty, które łamią owe przepisy czy nadużywają prawa. Tego typu nieprawidłowości oczywiście występują, i to w każdym procesie, czy to budowlanym, czy to jakimkolwiek innym. Natomiast Najwyższa Izba Kontroli tam, gdzie prowadzi kontrole, oczywiście je wychwytuje, ale kontrole Najwyższej Izby Kontroli to nie są jedyne kontrole, które są prowadzone. W jednostkach, które prowadziły działania inwestycyjne w tym obszarze, oczywiście są jeszcze kontrole z innych instytucji, które bezpośrednio przyglądają się wydatkowaniu środków publicznych. W naszym kraju funkcjonują różnego rodzaju inspekcje i kontrole, w tym nadzór budowlany. Oczywiście jest także kontrola środków budżetowych, które tam trafiają w postaci dotacji, rozliczanie owych środków. Jest zatem cała gama instytucjonalna, jest cała gama narzędzi, które służą temu, żeby środki publiczne były wydatkowane prawidłowo.

Jeżeli panowie chcą coś uzupełnić, to proszę bardzo. Jeżeli nie, proszę o kolejną turę. Dziękuję.

Dyrektor Delegatury NIK w Poznaniu Andrzej Aleksandrowicz:

Chciałbym jeszcze nawiązać do wypowiedzi pani poseł Paluch dotyczącej robót zanikowych. Proszę państwa, mamy wypracowaną metodę kontroli w tych obszarach. Stąd mamy wyniki kontroli, które ujawniają tego typu przypadki niewykonania części robót, które według dokumentacji budowlanej powinny być wykonane, a nie zostały wykonane. Oczywiście są metody badawcze, które pozwalają różnego rodzaju sposobami udokumentować to i utrwalić. Stwierdzaliśmy tego typu przypadki. Nie było ich dużo. Nie jest to skala zjawiska, która stwarzałaby potrzebę podjęcia szczególnie restrykcyjnych badań kontrolnych w odniesieniu do wykonywanych robót. Dowodem na to, że tego typu czynności prowadzimy skutecznie są właśnie wyniki kontroli, dlatego że ujawniamy, iż wykonawcom są wypłacane wynagrodzenia za część robót, które nie były przeprowadzone. Myślę, że biorąc pod uwagę szczegółowość procesu budowlanego, opracowywanie projektów, nadzór, odbiory, zjawisko to może mieć marginalne znaczenie. Pewnie zawsze może się zdarzyć sytuacja, że słup pozostanie w chodniku, jak powiedziała pani poseł

Maria Zuba, ale chyba raczej nie w odniesieniu do tych kompleksowych projektów, które dotyczą nowo budowanych czy modernizowanych dróg. Najczęściej są one dosyć dobrze przygotowane.

Chciałbym również nawiązać do jednej ważnej rzeczy, o której napisaliśmy w informacji o wynikach kontroli. Proszę państwa, nie jest oszacowana wielkość remontowych nakładów inwestycyjnych koniecznych do wyremontowania wszystkich dróg samorządowych w Polsce. Oczywiście tego typu wyliczeń nie da się racjonalnie przeprowadzić, wykazać, a poza tym byłyby one niezwykle kosztowne. Biorąc pod uwagę, że koszty tego byłyby bardzo wysokie, nie czyni się tego. Natomiast w opinii bardzo wielu ekspertów w zakresie drogownictwa – w informacji powoływaliśmy się na ekspertów, którzy się wypowiadali – koszty modernizacji dróg gminnych i powiatowych w Polsce są szacowane na około 100 mld zł. Są to dosyć ostrożne szacunki. Nie ma na to dowodów w postaci urzędowego wyliczenia. Takie są szacunki dokonywane przez ekspertów, ale wydają się one dosyć wiarygodne. Na pewno jeszcze przez wiele lat samorządy będą generowały w tym zakresie wiele potrzeb. Pewnie Najwyższa Izba Kontroli również będzie się przyglądała tym zagadnieniom. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę uprzejmie, panie pośle.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Ryszard Wilczyński. Chciałbym podnieść kwestię braku planów rozwoju sieci drogowej. Na str. 15 jest mowa o tym, że z 16 jednostek aż dziewięć nie posiadało takich planów. Wydaje się, że działanie bez planu to nie jest dobra praktyka, w szczególności, kiedy mówimy o infrastrukturze drogowej powiatów oraz o dostępności komunikacyjnej. Chciałbym powiedzieć, że kiedy zaczynałem swoją pracę w powiecie namysłowskim, kiedy on powstawał, jedną z pierwszych rzeczy, jakie zrobiliśmy, było opracowanie planu rozwoju sieci drogowej. Został on zrealizowany. Wyszło nam, co trzeba połatać pomiędzy powiatami a nawet pomiędzy województwami. Jest to bardzo efektywny i bardzo ważny instrument.

Tutaj uwaga. Czy w sytuacji, kiedy ilość środków na program ma się zdecydowanie zwiększyć, nie powinno jednak być tak, że powinien to być warunek wstępny ubiegania się o środki? Tłumaczenie się znajomością tego, że powiaty i gminy wiedzą, ile mają dróg i gdzie, chyba nie jest czymś, co powinniśmy akceptować w sytuacji, kiedy chodzi nam o efektywność.

Drugie pytanie dotyczy remontów. Jest to najrzadziej realizowana kategoria inwestycji. Jest pytanie, czy rzeczywiście jest to najlepszy pomysł, żeby wchodzić z pracami utrzymaniowymi za środki programu. W istocie według definicji, jaką państwo podaliście, tak naprawdę są to prace utrzymaniowe, czyli przywrócenie do stanu pierwotnego, a stan pierwotny był zdecydowanie fatalny w momencie, kiedy drogi powstawały, nieraz przecież kilkadziesiąt lat temu. Jest pytanie, czy macie państwo do tego jakiś stosunek, jeżeli chodzi o kategorię remontu. Czy nie lepiej być w zgodzie z nazwą programu, gdzie jest mowa o rozwoju? Twierdzę raczej, że prace utrzymaniowe powinny być podejmowane przez zarządców dróg we własnym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu posłowi Wilczyńskiemu. Pan poseł Suchoń. Proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni goście, Wysoka Komisjo, chciałbym zadać pytanie dotyczące znaków, ale może najpierw króciutka refleksja dotycząca samego programu. Rzeczywiście sprawozdanie, informacja o wynikach kontroli jest pod tym względem niezwykle ciekawa, ponieważ możemy się przekonać, jak dobrze samorządy gospodarują środkami, które otrzymują jako wsparcie dla realizacji własnych zadań. Wydaje się, że każda złotówka, która jest przeznaczana w ramach takiego czy innego wsparcia, jest dobrze wydatkowana. Po lekturze raportu rzeczywiście mogę powiedzieć, że chociaż pojawiają się nieprawidłowości, to w mojej ocenie nie mogą one w kompletny sposób rzutować na ocenę programu. Myślę, że ocena, którą przedstawił nam pan prezes, w ramach której

wspomniał o poprawie wskaźników jakości dróg, powinna być również impulsem do dalszego wspierania samorządów. Myślę, że troszeczkę szkoda, iż w latach 2015–2019 kwota nie oscylowała w takich granicach jak wcześniej, tylko była troszeczkę obniżana. Mam nadzieję, że nowy program będzie realnym wsparciem, że kwoty będą realne, ponieważ wszyscy wiemy, że wsparcie jest koniecznie, że drogi trzeba remontować.

Chciałbym zadać pytanie dotyczące znaków drogowych, ponieważ państwo wspominają również o nieprawidłowym, niezgodnym z organizacją ruchu oznakowaniu. Mam pytanie, z czego to wynikało. Generalnie na wielu polskich drogach mamy do czynienia z tzw. przeznakowaniem. Znaki są ustawione niezależnie od tego, czy trzeba czy nie. Czasem są wobec siebie sprzeczne, a mają one znaczenie ze względu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Czy państwo analizowaliście ten aspekt? Wiem, że jest to troszeczkę na boku kontroli, ale być może jakieś wnioski lub spostrzeżenia okażą się dla nas przydatne, dlatego że bodajże podczas obecnego posiedzenia będziemy rozpatrywali raport dotyczący bezpieczeństwa, sprawozdanie rady bezpieczeństwa. Myślę, że takie ewentualne wskazówki byłyby dla nas pomocne. Jeżeli jest taka możliwość, bardzo proszę o ustosunkowanie się do mojego pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze inne głosy? Bardzo proszę, pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, moje pytanie dotyczy raportu Najwyższej Izby Kontroli z 2014 roku, w którym określono następujące fakty. 36% dróg gminnych i powiatowych było w złym stanie, 35% dróg gminnych i powiatowych było w stanie niezadowalających. Czy po realizacji programu, czyli po upływie pięciu lat Najwyższa Izba Kontroli przeprowadzała badania, w jaki sposób procenty te zostały obniżone? Wiemy, że zostały obniżone. Wynika to chociażby z tego raportu. Jest pytanie, czy mamy takie informacje, takie dane. Pokazałoby to nam skalę inwestycji, która została dokonana w całej Polsce, jeżeli chodzi o drogi gminne i powiatowe. Wydaje się, że pięć lat to długi odcinek czasu. Wbrew temu, co powiedział mój poprzednik, środki na program nie były zmniejszane, wręcz przeciwnie, wzorem roku 2018 i oczywiście roku 2019 były zwiększane. Pytam panów z Najwyższej Izby Kontroli, czy posiadają informacje odnośnie do procentowej jakości dróg zarówno gminnych, jak i powiatowych oraz ich poprawy w stosunku do danych raportu z 2014 roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie pośle, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję. Wysokie Komisje, w nawiązaniu do wypowiedzi pana posła Webera, chciałbym tylko dopowiedzieć dwa zdania. Panie pośle, to dobrze, że takie programy są, że taki program jest. Istotą rzeczy byłaby dobra współpraca administracji rządowej z administracją samorządową, czyli współpraca pomiędzy rządem a samorządem. Tutaj jest wiele niedomagań. Odnosząc się do tego, co pan powiedział, niech pan nie wprowadza w błąd opinii publicznej. W tym gronie to się naprawdę nie godzi. Środki były zmniejszone. Jest tutaj część samorządowców. Wiedzą o tym, ponieważ to ćwiczyli. Wprowadziło to tyle zamieszania, że były już rozpisane nabory na konkretne przydzielone kwoty, a później samorządy musiały to korygować z potencjalnymi wykonawcami, ponieważ środki zostały zmniejszone. Niech pan naprawdę tego nie czyni, dlatego że to po prostu niedobrze.

Chciałbym powiedzieć, że dzisiaj – państwo o tym wiecie – mamy już kwiecień, a nabory rozpisane w ubiegłym roku na 2019 rok... Sprawdźcie to w dokumentach u swoich wojewodów, ponieważ są to wojewodowie Prawa i Sprawiedliwości. Wojewodowie deklarowali w ramach naborów, że do końca roku ogłoszą kwoty. Do dzisiaj tego nie ma, a jest już kwiecień. Do dzisiaj nie ma, a wiecie, że trzeba rozpisać przetargi itd. Później jest pośpiech. Później przekłada się to na jakość, wykonawców itd. itd. Później mamy takie, a nie inne oceny, niezależnie od tego, że program jest dobry, dobrze oceniony, że samorządy się z niego dobrze wywiązują, ponieważ mieszkańcy oczekują na zadania.

Ile jednak jest przy tym niepotrzebnej nerwowej atmosfery, ile jest dodatkowych nakładów, to oddzielny temat. Wykonują to przecież ludzie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zdaje się, że pan poseł Weber ad vocem. Proszę uprzejmie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję uprzejmie. Panie przewodniczący, szanowni państwo, to może umówimy się w taki sposób, że ustalimy, iż liczby nie kłamią. Myślę, że jest to zasada, która jest do przyjęcia dla wszystkich. W związku z tą zasadą proszę panią dyrektor Leszczyńską, żeby jeżeli posiada takie informacje, przedstawiła nam je tutaj. Ile powiedzmy od 2011 czy 2012 roku państwo, za pośrednictwem Ministerstwa Infrastruktury, przeznaczało środków finansowych w ramach programów na odnowę, modernizację i budowę dróg lokalnych? Konkretnie w roku 2011, roku 2012, roku 2013 aż do roku 2018, z zaznaczeniem, że w roku 2018 kwotę 500 000 tys. zł rozdysponowało jeszcze Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju. Wtedy będziemy mieli porównanie, czy było mniej, czy było tyle samo, czy było więcej. Tak jak mówię, liczby nie kłamią. Proszę o to, żeby pani dyrektor przedstawiła takie liczby. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, zgłaszał się pan poseł Kwitek.

Poseł Marek Kwitek (PiS):

Ja też chciałbym odnieść się do wypowiedzi pana przewodniczącego Żmijana. Jeżeli chodzi o województwo świętokrzyskie, proszę zapytać samorządy, czy narzekają na współpracę z wojewodą i w jaki sposób środki są rozdzielane. To po pierwsze.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Czy jest już decyzja na bieżący rok?

Poseł Marek Kwitek (PiS):

Po drugie, w lutym, panie przewodniczący, zostały zrealizowane wnioski między innymi dotyczące usuwanie skutków klęsk żywiołowych, czyli tzw. dróg powodziowych. Z którego roku? Z roku 2010. Realizujemy zaniedbania poprzedników. Mamy środki. Samorządy naprawdę korzystają. Teraz są ogromne pieniądze. Wnioski są. Obawiamy się tylko o to, czy samorządy będą miały zabezpieczony nawet ten niewielki udział własny.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

O czym my mówimy?

Poseł Marek Kwitek (PiS):

Mówię o praktyce. Mówię o 2019 roku. Dzisiaj mamy już kwiecień. Proszę też nie wchodzić w jakąś taką megalomanię, że u was wszystko było OK, że środki były wystarczające, że wszystko było prawidłowe.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Tego nie powiedziałem.

Poseł Marek Kwitek (PiS):

Twierdzę tylko, jak też zostało już tutaj stwierdzone, że potrzeba nam pieniędzy w kwocie ponad 100 mld zł. W tym momencie wspólnie powinniśmy się zastanawiać, szukać, jeżeli są błędy w programach, powinniśmy je usuwać. Polska powiatowa, gminna naprawdę się zmienia i będzie się zmieniać jeszcze bardziej. Środki są duże. Chodzi tylko o to, żeby samorządy były w stanie je wykorzystać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Maria Zuba. Przepraszam widzę tylko rękę. Pan poseł Sowa i pan poseł Chruszcz. Dobrze. W takim razie poproszę w takiej kolejności.

Poseł Maria Zuba (PiS):

W uzupełnieniu chciałabym przekazać państwu informację, jak to wygląda w województwie świętokrzyskim, gdzie jest opracowany system rozpatrywania wniosków. Pracuje

nad tym powołany zespół z udziałem przedstawiciela urzędu marszałkowskiego. Bez względu na to, jakie są kolory zarządów gmin, wnioski są rozpatrywane. Odbywa się oficjalne wręczenie promes z udziałem wszystkich, którzy je otrzymali. Pani wojewoda Agata Wojtyszek zawsze otrzymuje serdeczne podziękowania od wójtów, burmistrzów, prezydentów i starostów naszego województwa. System jest przejrzysty. Na ten rok już są pieniądze. Pierwsze pieniądze, pierwsze promesy były wręczane. Mało tego, w ubiegłym roku zostały uporządkowane wszystkie zaległości, zaległości, które powstały za czasów Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Pani poseł Anna Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Powiem tak. Wystąpienie pana przewodniczącego Żmijana lekko mnie zbulwersowało. Nie wiem, gdzie pan ma takie sytuacje, żeby były opóźnienia, panie pośle.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Zaraz pani powiem.

Poseł Anna Paluch (PiS):

W województwie małopolskim gminy dostały już promesy na kwotę 90 000 tys. zł. Jest to 179 zadań. Są to promesy dla szesnastu gmin. Są tam uzupełniane zaległości z roku 2009, jeszcze z waszych czasów. Wszystko jest zrobione na początku sezonu inwestycyjnego, żeby gminy i powiaty mogły spokojnie wykonać zadanie, przygotować, złożyć zamówienia. Pod względem dokumentacyjnym wszyscy mają wszystko gotowe, ale muszą rozpisać zamówienia. Wszystko to robi się na początku sezonu. W niektórych miejscach jeszcze śnieg nie zeszedł, a wójtowie od miesiąca mają promesy. A więc niechże się pan zastanowi, zanim zacznie pan coś opowiadać.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Sowa, proszę uprzejmie.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Wydaje mi się, że ta przepychanka nie ma sensu. Szczerze powiedziawszy, w wystąpieniu pana przewodniczącego Żmijana nie usłyszałem niczego zaczepnego. Pan poseł powiedział o jednej kwestii, która faktycznie jest, mianowicie o tym, kiedy na pieniądze, które zostały podzielone przez Ministra Infrastruktury, zostaną rozpisane nabory. To, co zostało rozstrzygnięte – nie mówię o powodziówkach – to jeszcze jest ze starego programu, ze starego limitu, który obowiązuje również na ten rok. I powiedział tylko tyle.

Z drugiej strony pan poseł mówił tutaj: „w ubiegłym roku proszę doliczyć kwotę 500 000 tys. zł". Chciałbym państwu powiedzieć, że w latach 2007–2014, a realnie w latach 2009–2015 z funduszy europejskich z poprzedniej perspektywy finansowej – pozwoli pani, że będę kontynuował – w programach regionalnych 15% wszystkich środków przeznaczonych na drogi mieliśmy przeznaczonych na infrastrukturę lokalną. W Małopolsce kwota ponad 70 000 tys. euro, czyli ponad 300 000 tys. zł w przeciągu pięciu czy sześciu lat dochodziła do puli tzw. schetynówek, która w Małopolsce wynosiła około 80 000 tys. zł na głównym poziomie. Jeżeli chcemy liczyć nakłady publiczne, proszę pana, publiczne, oczywiście zgodzę się z tym. Jak pan sobie sprawdzi dokładnie, to okaże się, że minister inwestycji i rozwoju, który na drogi przeznaczył kwotę 500 000 tys. zł, przeznaczył ją w ramach zobowiązań do wkładu własnego. Przeznaczył dokładnie takie środki na współfinansowanie środków europejskich. Dokładnie z tej puli wyodrębnił sobie kwotę 500 000 tys. zł i przeznaczył ją na drogi, przeznaczył na mosty i na wiele innych rzeczy.

Jeżeli chcemy mieć obraz tego, ile funduszy publicznych poszło na drogi, to ma to sens pod warunkiem, że będzie się liczyło wszystkie źródła finansowania plus oczywiście wkład własny. Wtedy pokaże nam to pełen wolumen środków finansowych na infrastrukturę drogową. Oczywiście, że prawdą jest to, co mówicie państwo i to, co mówił pan przewodniczący Żmijan, że potrzeby są duże, że dobrze, iż pieniędzy jest więcej, że dobrze, iż teraz będzie możliwość finansowania zadań wieloletnich, ponieważ nie będzie przymusu

rozliczenia pieniędzy w listopadzie czy w grudniu. W wielu przypadkach, zwłaszcza jeżeli pieniądze były uruchamiane późno, doprowadzało to do takich sytuacji, że często odbywało się to kosztem jakości. Mogły się zdarzyć sytuacje, o których mówiła tutaj pani poseł. Głównie były one spowodowane po prostu pośpiechem.

Jeżeli coś jest pozytywnego, to patrzmy na to pozytywnie. Jeżeli chcemy mieć rzeczywisty obraz, zliczmy wszystkie środki finansowe. Myślę, że dla każdego z nas dobrze będzie znać pełen obraz. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, obrady zaczynają prowadzić się same. Proszę państwa, pan poseł Suchoń. Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję. Panie przewodniczący, tylko małe słówko sprostowania. Padło tutaj pytanie ze strony pana posła Webera dotyczące liczb, tego, co jest większe od czego. Nabór i wsparcie finansowe z budżetu państwa w roku 2016 wynosiło 800 000 tys. zł. Na przykład w roku 2011 była to kwota 1 000 000 tys. zł. Każdy musi sobie zadać pytanie, czy kwota 1 000 000 tys. zł jest większa – chodzi o wsparcie powiatowe – od kwoty 800 000 tys. zł. Myślę, że sprawa będzie jasna. Dziękuję bardzo serdecznie.

I apeluję o to, żeby nowe środki, które państwo zapowiedzieli, były środkami rzeczywistymi, dlatego że naprawdę wszyscy jedziemy w tym samym kierunku i wszyscy mamy dokładnie te same cele. Chodzi tylko o to, żeby nie było to wirtualne, szanowni państwo, żeby to, co obiecujecie, nie było wirtualne, tylko realne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan minister Polaczek. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rozumiem, panie i panowie posłowie, panie prezesie, że teraz trwa dyskusja troszkę odbiegająca od raportu Najwyższej Izby Kontroli, dyskusja na kanwie aktualnej sytuacji związanej z finansowaniem dróg lokalnych. Posłowie opozycji przenoszą dyskusję na wątki, mówiąc wprost, które są troszkę obok raportu. Myślę, że sam raport jest ważnym elementem porządkującym przede wszystkim próbę generalnego podejścia do procesu planowania, przebudowy, budowy i modernizacji dróg lokalnych. Przecież dzisiaj jesteśmy w sytuacji bezprecedensowej, panie i panowie z Platformy Obywatelskiej, która polega na tym, że do 2028 roku są zaplanowane środki w kwocie ponad sześćdziesięciu kilku miliardów złotych, co jest kwotą, która nigdy nie była w dyspozycji samorządów terytorialnych. Pozwala to przede wszystkich standaryzować różnego rodzaju kluczowe aspekty, jak kwestie wymogów technicznych, jak kwestie realizacji rekomendacji Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego np. w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pozwala to lepiej koordynować inwestycje na styku sieci dróg powiatowych i w szczególności gminnych.

Przede wszystkim na bazie mojej korespondencji, którą uruchomiłem w moim okręgu wyborczym, w aglomeracji katowickiej, mogę powiedzieć, że są nawet takie samorządy, które w ramach nowego podziału nie zgłaszają się do programu, ponieważ nie stać ich na wkład własny. Będzie to jeden z elementów, który będzie wyjściowym, elementarnym punktem, który będzie definiował zdolność danego samorządu do partycypacji w środkach krajowego funduszu wsparcia dróg samorządowych.

Korzystając z okazji – nie wiem, czy są obecni przedstawiciele organizacji samorządów terytorialnych, chyba raczej nie ma, jednak ktoś jest – przede wszystkim chciałbym przedstawić apel do państwa środowiska, żeby od Unii Metropolii Polskich, Związku Miast Polskich, Związku Powiatów Polskich, Związku Gmin Wiejskich RP płynęły wnioski generalne dotyczące modelu prowadzenia inwestycji w ciągu najbliższych dziesięciu lat. Skoro raport Najwyższej Izby Kontroli wskazuje, że mimo obowiązku część samorządów terytorialnych nie posiadała własnych, lokalnych aktów związanych z programowaniem rozwoju sieci drogowej, to przecież nikt za samorządy nie wykona owych zadań. Nie wykona tego administracja rządowa, ministerstwo. Chylę czoła przed przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, którzy od wielu lat są zaangażowani w pro-

ces wsparcia samorządów. Kłaniam się nisko i uśmiecham chociażby do pani dyrektor Leszczyńskiej. Jest to historia rozwoju tego obszaru, tego zadania, jakie wzięło na siebie państwo. Znaczącą część środków finansowych ukierunkowało na coś, co jest jednym z najbardziej identyfikowalnych tematów w skali gminy. Jest to poprawa jakości dróg lokalnych, co bezpośrednio przekłada się na ograniczenie liczby wypadków na terenie gminy.

Mógłbym tutaj odwołać się do przykładu rekomendacji Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dedykowanej dla województwa śląskiego. Drugim w hierarchii negatywnych zjawisk były wypadki na przejściach dla pieszych. Jakie wnioski zostały wyciągnięte? Przede wszystkim na poziomie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przygotowano jednolite rekomendacje dotyczące dostosowania przejść dla pieszych według jednolitego modelu, który powinien być wdrażany nie tylko w skali jednej czy dwóch gmin, powiatów, ale generalnie, żeby kierowcy korzystając z sieci oznakowania i organizacji ruchu, mogli bardziej bezpiecznie poruszać się przede wszystkim na drogach lokalnych, tym bardziej że w przeciwieństwie do dróg krajowych, takich jak autostrady czy drogi ekspresowe, jest tam bardzo wiele kolizyjnych rozwiązań. Jest to pierwsza kwestia.

Druga kwestia jest troszkę unikatowa, ale warto o tym wspomnieć, korzystając z obecności przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli. Mówię to jako sprawozdawca przyjętej dwa lata temu ustawy o powołaniu związku metropolitarnego w województwie śląskim. Przyjęto tam dosyć ryzykowny model, który sprowadzał się do tego, że część środków z udziału związku metropolitarnego w podatkach rzędu prawie 100 000 tys. zł była rozdysponowana na dziesiątki lokalnych inwestycji drogowych. Remontowano kawałek przysłowiowego chodnika czy drogi lokalnej w oderwaniu od zadań. Kluczowym zadaniem organizacji samorządowej jest kreowanie rozwiązań ponadlokalnych, które są związane chociażby z infrastrukturą drogową, z obsługą transportu metropolitarnego. Przecież nikt w tej sprawie samorządom miast nie dawał jakichkolwiek wytycznych, że mają robić tak, a nie inaczej, ale wybrano taki model. Oczywiście środki mogły być dobrze wykorzystane, ale są wykorzystane w ramach sieci dróg lokalnych. Nie tworzą projektów nowych rozwiązań drogowych ponadlokalnych, nie tworzą nowych projektów modernizacji czy przebudowy dróg samorządowych, które były przejęte w ramach reformy samorządowej z dawnej sieci dróg krajowych.

Oczywiście temat ten można bardziej rozwijać. Zwracam na to uwagę jedynie przy okazji. Przecież nikt z nas jako posłów na Sejm, niezależnie od tego, jakie ugrupowanie reprezentuje, nie narzuca, nie może w generalny sposób narzucić samorządom takich czy innych lokalnych decyzji. To, co możemy realizować w ramach posiadanych kompetencji, to ewentualnie przygotowywać do stosowania ramowe rozwiązania prawne właśnie w perspektywie dwóch najbliższej kadencji samorządu, de facto prawie do końca przyszłej dziesięciolatki, a przede wszystkim w rozwiązaniach generalnych również uwzględniać planowanie w całym obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przecież w tym obszarze jako państwo podążamy wspólnie z samorządami do celu, którego efektem jest i powinna być radykalna poprawa – która już następuje, patrząc z perspektywy lat – w zakresie ograniczania wypadków śmiertelnych i osób rannych. Jutro na posiedzeniu plenarnym będzie przez Sejm analizowany raport dotyczący stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2017, w którym jest bardzo wiele ciekawych konkluzji wynikających z praktyki.

Reasumując, ze swojej strony chciałbym podziękować przedstawicielom Najwyższej Izby Kontroli za wnikliwą analizę „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019". Przede wszystkim chciałbym jednak zwrócić uwagę na to, że samorządy terytorialne w najbliższych dziesięciu latach staną w kontekście historycznie najwyższych środków, wielokrotnie przewyższających dotychczasowe nakłady własne w budżetach gminnych, nie mówiąc już o powiązaniu środków państwowych z innego rodzaju źródłami, jak chociażby środki europejskie itd., itd. Będzie problem, który w mianowniku można sprowadzić do tego, że będzie trudno wygenerować taki wkład własny, jaki by się chciało, jak też taki, jaki by wynikał z analizy potrzeb modernizacji infrastruktury na poziomie jednej, drugiej, trzeciej gminy czy powiatu.

Jest to wyzwanie dla organizacji samorządowych, żeby poprzez współdziałanie z Ministerstwem Infrastruktury przede wszystkim poprawić sterowalność całego wyzwania cywilizacyjnego, przed jakim jesteśmy. Mam na myśli przygotowaną przez rząd pana premiera Mateusza Morawieckiego ustawę, która została przyjęta w ubiegłym roku oraz perspektywę finansowania w skali, jaka nigdy nie miała miejsca. Jak mówię, pojawiają się tutaj zupełnie inne elementy, z którymi będą musiały zderzyć się samorządy, z którymi będą musieli zderzyć się wojewodowie jako partnerzy samorządów w rozdysponowywaniu środków.

Z perspektywy województwa śląskiego, zgodnie ze swoim stanem wiedzy, uważam, że administracja rządowa na poziomie urzędów wojewódzkich dobrze realizuje zadania i stara się jak najlepiej służyć partnerom, którzy w roku bieżącym roku i latach następnych będą brali udział w współfinansowaniu projektów inwestycyjnych na sieci dróg lokalnych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie ministrze.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście gratuluję sytuacji w województwie świętokrzyskim. Jeżeli tak jest, to bardzo dobrze. Szanowni państwo, chciałem oszczędzić i nie wymieniałem, ale skoro się dopominacie informacji, w którym województwie takie fakty miały miejsce, oczywiście powiem, że w moim lubelskim. Najlepiej mówić na przykładach, które się zna. Tak było, jeżeli chodzi o korektę programów. Panie pośle Weber, nie różnimy się. Oczywiście, że 800 000 tys. zł plus 500 000 tys. zł to 1 300 000 tys. zł i w sumie będzie więcej, tylko że ja mówiłem o kontekście. Mówiłem, że trzeba to zbadać. Pytania na ten temat zostały zadane, ale odpowiedzi nie ma. Chodzi o to, w jaki sposób kwota 500 000 tys. zł zostało rozdysponowana. Chodzi o procedury. To jest istota rzeczy. Nie mam o to pretensji. Cieszę się, że były dodatkowe pieniądze, tylko nie może być tak, że jeden wójt dostał, a drugi nie dostał. O tym mówiłem, i nic więcej. Absolutnie popieram wszystkich państwa, którzy wypowiadali się w tym zakresie. Wszyscy widzimy potrzebę wspierania. Popieram wypowiedź pana posła ministra Polaczka w tym zakresie. Jeżeli chcemy pochwalić, to oczywiście pochwalmy. Przecież wiemy, że w resorcie infrastruktury od dawna jest rezerwa na drogi samorządowe. Pani dyrektor od lat gospodarzy tą rezerwą, wydaje ją.

Chciałbym powiedzieć, że były decyzje, uważam, że słuszne, dotyczącego tego, że pieniądze zostały zarezerwowane na obiekty mostowe. Wiemy, że jak coś się dzieje, to z takim obiektem jest naprawdę większy problem niż z odcinkiem drogi, jest problem z wyrwą, z jakimiś innymi skutkami powodziowymi itd. Obiekty mostowe wymagały rezerwy i wsparcia samorządów. Po to są pieniądze z budżetu państwa. Po prostu trzeba wspierać i czynimy to. Nie o to się spieramy.

Zapewniam państwa, że moje wypowiedzi w żadnym calu nie miały na celu, żeby państwa inspirować i zaczepiać. Chodzi o to, żebyśmy mogli dyskutować i rozmawiać o problemach tam, gdzie jest to możliwe. Zacząłem od tego, że jest to dobry raport. Jest to dobry raport dla nas wszystkich, dlatego że są w nim zawarte także uchybienia. Jeżeli dobrze pamiętam, chyba w województwie białostockim zostały przydzielone punkty, których nie było w kryteriach. Czytałem raport szczegółowo. Są uchybienia. Trzeba wyciągać z tego wnioski. Nie powinniśmy na to pozwalać. Powinniśmy wydawać pieniądze transparentnie. Wszyscy wiemy o tym, że potrzeby przewyższają możliwości budżetu, ale jeżeli chodzi o to, czym możemy się dzielić – mam na myśli budżet państwa i budżety samorządów – niech odbywa się to według jasnych kryteriów i w transparentny sposób. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan nie zabierał głosu.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Tomasz Ławniczak. Szanowni państwo, chciałbym odnieść się do wypowiedzi kolegi przewodniczącego Stanisława Żmijana. Jeżeli chodzi o Wielkopolskę, szanowny kolego,

wystarczy wejść na stronę urzędu. Powołam się jeszcze tylko na ostatni raport i rozdanie z 2015 roku, które podsumowuje cztery poprzednie lata. W latach 2012, 2013, 2014 i 2015 w województwie wielkopolskim w ramach funduszu rozwoju dróg lokalnych z pieniędzy rządowych wydano kwotę 161 000 tys. zł. W bieżącym programie na rok obecny i następny jest kwota 377 000 tys. zł na ten jeden program. Tam było 161 000 tys. zł, 92 000 tys. zł. Wojewoda już o tym mówi. Wypełnią wnioski rankingowe, które znalazły się pod kreską w ramach ubiegłego roku. Jest 135 000 tys. zł na drogi gminne i 135 000 tys. zł oczywiście z hakiem, z końcówkami na drogi powiatowe. Innymi słowy, proszę państwa, są to rekordowe ilości, bez precedensu.

Nie chcę już poruszać tematów politycznych, jak w poprzednich latach, szczególnie przed rokiem 2015, rozdzielano wąskie środki, w jaki sposób używano obiektywizujących kryteriów. Mam co do tego wątpliwości. Sam wtedy byłem samorządowcem.

W Wielkopolsce spotkałem się z wieloma samorządowcami. Chciałbym powiedzieć, że nabór jest do dnia 12 kwietnia. Wszystkie kryteria są jasne i znane. Generalnie rzecz biorąc, w głosie wielu samorządowców, i szczebla powiatowego, i szczebla gminnego, słyszę, że wreszcie w tym rozdaniu – przepraszam, że użyję takiego skrótu myślowego – rzeczywiście będzie można załatwić wiele strategicznych problemów komunikacyjnych, o których właśnie mówił mój kolega poseł Polaczek, z punktu widzenia tych społeczności lokalnych, których one dotyczą, a więc gmin czy powiatów.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Momencik, momencik. Są jeszcze panowie, którzy nie zabierali głosu. Pan poseł Mrówczyński. Proszę bardzo.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, chciałbym odnieść się do lat 2016–2019 i tego się trzymać. Na posiedzeniu parlamentarnego zespołu do spraw rozwiazywania problemów mieszkańców „Polski powiatowo-gminnej", którego jestem przewodniczącym, był pan minister Adamczyk i mówił o kwocie 800 000 tys. zł. Kiedy Komisja Infrastruktury była w Starogardzie Gdańskim i Chojnicach, mówiliśmy o kwocie 1 100 000 tys. zł. Kiedy były dezyderaty, marzyliśmy o większej kwocie. Wiedzieliśmy, że kwota, o której mówiłem przed chwileczką, wystarcza na 20–30% zadań. Przyznawane wówczas punkty były dosyć dziwnie przyznawane, nie dlatego że były przyznawane po znajomości, tylko dlatego że wysepki, doświetlenia itd. powodowały większą liczbę punktów. Często drogi lokalne, po których karetki nie mogły jeździć, nie znalazły dofinansowania. Walczyliśmy, zabiegaliśmy. To, co otrzymaliśmy w ramach Funduszu Dróg Samorządowych, przeszło najśmielsze oczekiwania. Myślę, że jest to jedyna w swoim rodzaju Komisja, w ramach której nie powinniśmy uprawiać polityki, tylko wszyscy powinniśmy wspierać to, co się stało. Przecież wspieramy rozwój dróg lokalnych. Nie będziemy się kłócić, czy 1 000 000 tys. jest liczbą większą od 800 000 tys., bo jest. Nie będziemy sobie wytykać. Doceńmy to, co się stało.

Jeżeli chodzi o kwestię, że gdzieś zrobiono coś za późno, że jeszcze nie rozdano, nie podpisano wniosków, myślę, że znowu szukamy czegoś przeciwnego. Nie o to chodzi. Kolega przewodniczący Zmijan mówił, żeby rząd chciał współpracować z samorządem. Tak. Relacja jest odwrotna. Powinna to być wspólna relacja, relacja współdziałania samorządu z rządem. Obawiam się, kolego przewodniczący – nie będę tutaj mówił politycznie – że może być sytuacja, gdzie po pierwsze, nie wystarczy środków. Po drugie, słyszę głosy, że do kwoty 30 000 tys. zł samorządy będą składać kilka wniosków, żeby pokazać, że nie wystarczyło środków.

Szanowni państwo, uważajmy. Pieniądze w wysokości 6 mld zł przez sześć lat to niesamowita kwota. Chyba będziemy w czołówce państw europejskich. Myślmy w ten sposób. Zakończę następującymi zdaniami, o czym mówię także u siebie. Jeżeli tzw. schetynówki były dobrym programem – był to dobry program, trzeba to docenić – to Fundusz Dróg Samorządowych jest rewelacyjnym programem. Tak zakończę. Ceńmy go. Szukajmy daleko idącej współpracy, żeby za sześć lat zobaczyć, po jakich drogach będziemy jeździć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Tak jest. W tej chwili są to już klimaty wielkopostne.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):
Mam jedno pytanie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Ten bardzo koncyliacyjny kierunek bardzo się nam podoba.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):
Jeżeli można, panie przewodniczący. Panie pośle Ławniczak, bardzo pana proszę. Wszyscy poddajmy się refleksji. Nawiązuję do pana wypowiedzi. Nabór u pana, w pana regionie jest do dnia 12 kwietnia. Widzi pan, uważam, że jest to błąd. Nabór powinien być do końca grudnia. Powinno być szybkie rozstrzygnięcie, ponieważ trzeba ogłosić przetargi. Później ma pan właśnie ten efekt, o którym mówiła Najwyższa Izba Kontroli. Potencjalni wykonawcy w drodze procedur przetargowych odwołują się. Proces się przeciąga. Potem, po pierwsze, mamy mało czasu na wykonanie, po drugie, mamy złą pogodę jesienną itd., itd. I to są problemy. Nie spierajmy się o to. Absolutnie podzielam zdanie pana posła, że to nie powinno nas dzielić, ale wyciągajmy wnioski i nie chwalmy tego, czego nie powinniśmy chwalić.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Proszę bardzo. Kto z państwa jeszcze nie mówił? Pani poseł ad vocem? Proszę bardzo.

Poseł Maria Zuba (PiS):
Chciałabym pana poinformować, że rząd Prawa i Sprawiedliwości właśnie wsłuchuje się w potrzeby samorządów i uwzględnia sytuację, o której pan mówi. Program, który jest realizowany w 2019 roku, po raz pierwszy uwzględnia możliwość realizowania inwestycji w systemie wieloletnim. Jest to właśnie po to, żeby przeciwdziałać temu, że śnieg pada, mróz ściska, a samorządowcy robią asfalt. Po to, żeby tego nie było, dzisiaj jest realizowany właśnie taki program. Nabór kończy się w kwietniu, 13 czy 14 kwietnia, u nas kończy się 14 kwietnia. Proponuję wczytać się w te tematy. Kiedy mówimy o przeszłości, odchodzimy od sprawozdania Najwyższej Izby Kontroli. Mówmy ze znajomością tematu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Zdaje się, że jeszcze poseł Weber ad vocem.

Poseł Rafał Weber (PiS):
Bardzo krótko, panie przewodniczący. Chciałbym podziękować panu przewodniczącemu Żmijanowi za to, że wycofał się ze swojej drugiej wypowiedzi.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):
Nie wycofałem się, tylko doprecyzowałem.

Poseł Rafał Weber (PiS):
I powiedział, że dodatkowe środki w roku 2018 były jednak pożądane. To, że pojawiły się w trakcie, OK, było to pewne utrudnienie, ale mimo wszystko lepiej mieć możliwości pozyskania środków finansowych i pozyskać je w trakcie roku niż nie mieć takich możliwości.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):
Kampania wyborcza.

Poseł Rafał Weber (PiS):
Po drugie, wspomniał pan, że jakiś wójt dostał, a jakiś nie dostał. Tak było, tak? A czy inaczej było w roku 2015, roku 2014, roku 2013? Czy w tamtych latach wszyscy wnioskodawcy otrzymywali pozytywne rozstrzygnięcia? Tutaj chyba już pan nie będzie twierdząco kiwał głową. Doskonale pan wie, że nie wszyscy otrzymali, a najważniejsze jest to, żeby faktycznie wsparcie uzyskali ci, którzy wpisują się w kryteria, wytyczne i wymogi programu.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Tak, ale gdzie te kryteria?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jest to warunek, który musi zostać spełniony. Kryteria są określane przez tego, który ogłasza nabór, czyli przez wojewodę danego województwa.

Jedynym panaceum na to, co pan mówi, czyli na to, żeby jednak zdecydowana większość potencjalnych beneficjentów otrzymywała środki finansowe, jest właśnie program, który wystartował w tym roku, czyli Fundusz Dróg Samorządowych. Środki w skali całego kraju wynoszą 6 mld zł. Na pana województwo, na województwo lubelskie, jeżeli się nie mylę, jest kwota 440 mln zł. Dobrze pamiętam, panie przewodniczący? Gdybyśmy w poprzednich latach co roku podzielili przez pięć, nie wiem, czy znalazłaby się taka kwota.

Szanowni państwo, reasumując swoją wypowiedź, uwagi są cenne i zasadne, jeżeli chodzi o analizę Najwyższej Izby Kontroli. Cieszy fakt, że co do zasady i co do ogółu z jednej strony wojewodowie, ale z drugiej strony też beneficjenci, czyli samorządowcy prawidłowo realizowali program w latach 2016–2019. Drobne niedociągnięcia, drobne błędy faktycznie są do usunięcia w kolejnych latach.

Dobra wiadomość, jeżeli chodzi o rok 2020, jest taka, że program wystartuje dużo wcześniej, nabór wystartuje dużo wcześniej niż nawet w grudniu, jak pan to powiedział. Ma wystartować zaraz na początku drugiej połowy 2019 roku...

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Dziękuję za poparcie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

...po to, żeby dać czas na przygotowanie wniosków, a później na realizację wniosków. Faktem jest to, co zauważyła pani poseł Zuba. Teraz nie ma przeciwskazań, żeby zadania realizować w wariantach wieloletnich, zamiast gonić, żeby zakończyć do końca roku. Można rozkładać inwestycję tak, żeby prawidłowo ją zrealizować. Wy w swoim programie przez lata nie mieliście takiego zapisu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym wrócić do raportu Najwyższej Izby Kontroli, który został przedstawiony. Zaniepokoiły mnie dwie rzeczy. Jednak zdarzają się nieuczciwi wykonawcy i inspektorzy nadzoru. Chodzi o roboty zanikowe. Najwyższa Izba Kontroli wychwyciła kilka. Nie wiem, ile to może być w skali całego kraju. Podejrzewam, że każdy na swoim terenie miał przykłady, że wykonawca wykonał drogę, a po dwóch, trzech latach droga ta zaczynała się rozsypywać. Tutaj jest cały problem. Jest potrzeba, żebyśmy wszyscy zwracali uwagę, jak to się dzieje. Przede wszystkim powinni na to zwracać uwagę inspektorzy nadzoru, którzy mają to w swoich obowiązkach. Wiedzą, że ponoszą wręcz odpowiedzialność karną, jeżeli coś będzie nie tak. Niemniej takie sytuacje się zdarzają.

Miejmy nadzieję, że ten rewelacyjny program, jak mówią posłowie, Fundusz Dróg Samorządowych przyczyni się do tego, że samorządy skorzystają ze środków w bardzo dużym stopniu, że wszystkie mniejsze, lokalne społeczności odczują to w okresie dziesięcioletnim, że będą miały lepszą nawierzchnię w swoich miejscowościach. Jest to moja uwaga i prośba. To, co na szybko zdążyłem przeczytać w raporcie, to problem robót zanikających, inspektorów nadzoru ze strony samorządów. Chodzi o to, żeby byli to naprawdę uczciwi ludzie i pilnowali tego, żeby firmy, które wygrają przetarg, wykonywały to prawidłowo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa? Pan przewodniczący Polaczek. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, kilka słów dopowiedzenia w nawiązaniu do raportu Najwyższej Izby Kontroli oraz głosów, jakie były prezentowane przynajmniej ze strony posłów. Po pierwsze, opinii publicznej, tym, którzy nas słuchają, w szczególności przedstawicielom samorządów terytorialnych, trzeba jasno zasygnalizować, iż podstawowe preferencje, jeżeli chodzi o finansowanie nowych zadań, obejmują trzy priorytety, czyli budowę, przebudowę i modernizację dróg lokalnych. Oddzielamy tutaj bieżące utrzymanie po to, żeby nie mieszać funkcji i celów, które ma realizować program. Myślę, że z biegiem lat będą się pojawiały systemowe elementy, które będą współdziałały z ewolucją programu.

Warto zasygnalizować chociażby raport Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który mieliśmy okazję wysłuchiwać już kilka miesięcy temu, a były tam ciekawe wnioski. Po pierwsze, pojawia się nowy trend wypadkowości 60+ z uwagi na dane demograficzno-statystyczne. Musi być jakiś element refleksji związany z projektowaniem rozwiązań również w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg lokalnych.

Myślę, że nie pojawił się tutaj jeszcze jeden element, który jest ważny z punktu widzenia prowadzenia polityki lokalnej. Mam na myśli komponent w postaci odrębnego, równoległego, realizowanego przez wiele samorządów projektu, zadania, jakim jest budowa ścieżek rowerowych, rozwiązań dla infrastruktury rowerowej. W pierwszym swoim wystąpieniu sygnalizowałem, że są przygotowane i realizowane wytyczne Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jeżeli chodzi o standaryzację wymagań technicznych dla przejść dla pieszych, co jest jednym z podstawowych zagrożeń wypadkowości, co tworzy również koszty społeczne.

Trzeba bardzo mocno poprosić stronę ministerialną, żeby wytyczne dotyczące bezpiecznej infrastruktury rowerowej również mogły być oczywiście najpierw przeanalizowane, a później przyjęte, dlatego że w tym wielkim wymiarze finansowym będzie to jakoś obecne, w szczególności w projektowaniu nowych dróg lokalnych czy modernizacji istniejących po to, żeby później decydować w ramach punktacji, czy elementy infrastruktury rowerowej są trwałym punktowanym elementem w modernizacji i przebudowie dróg lokalnych czy też samorząd ma je finansować ze środków własnych równolegle. Pytania takie będą zadawali burmistrzowie, wójtowie i prezydenci miast. Jak mówię, skala i zakres rzeczowy programu będzie i już jest bezprecedensowy. Po prosu widać to we wnioskach oraz dyskusji publicznej na poziomie lokalnym czy na poziomie regionalnym.

To tyle z mojej strony, jeżeli chodzi o kwestie generalne. Cieszę się, że dyskusja, która się odbywa na tle raportu Najwyższej Izby Kontroli, stanowi progres, jeżeli chodzi o oczekiwane później efekty, których beneficjentami będą samorządy terytorialne, jak też oczywiście uczestnicy ruchu drogowego. Jeszcze raz dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Padło kilka pytań. Myślę, że panowie reprezentujący Najwyższą Izbę Kontroli, na czele z panem prezesem, być może także pani dyrektor Leszczyńska są gotowi do udzielenia odpowiedzi. A może poprosimy o jakąś odpowiedź pisemną? Nie wiem, jak uważa pani dyrektor, jak uważa pan prezes. Czy panowie odniesiecie się teraz do pytań, które padały, do dyskusji?

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Według woli Wysokiej Komisji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo prosimy o kilka zdań.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Na wstępie bardzo dziękuję za wszystkie skierowane pytania, uwagi i opinie. Są one dla nas bardzo cenne także w planowaniu przyszłych działań Najwyższej Izby Kontroli. O udzielenie odpowiedzi na pytania, która padały, poproszę pana Artura Pigłasa, doradcę ekonomicznego, który koordynował kontrolę i w największym stopniu zna jej szczegóły.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Doradca ekonomiczny w Delegaturze NIK w Poznaniu Artur Pigłas:

Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, kilka razy pojawił się wątek prac zanikających i ulegających zakryciu. Nie ukrywam, że nasze czynności i badania kontrolne zawsze są skupione na tym, żeby skontrolować dokumentację przebiegu procesu budowlanego. Każdorazowo pytamy o atesty, świadectwa, jakość zastosowanych materiałów. Odnotowujemy, czy wszystkie etapy prac zostały rzetelnie i wiarygodnie odzwierciedlone w dokumentacji budowlanej. Niezależnie od tego prowadzimy czynności porównujące dokumentację budowlaną ze stanem faktycznym, jaki został przez inwestora wykonany. Stąd nasze ustalenia, jeżeli chodzi o nierzetelny nadzór inwestorski w kilku przypadkach.

Jeżeli chodzi o sam program, chciałbym powiedzieć, że jego niewątpliwą zaletą, zaletą kolejnych edycji zadań finansowanych z Funduszu Dróg Samorządowych jest to, że każda dokumentacja projektowanej, przebudowywanej drogi oczywiście musi być sporządzona zgodnie z warunkami technicznymi, jakie przewiduje się dla budowy dróg, ale podlega też analizie przez służby wojewody już na etapie oceny wniosku. Jest analizowana, a więc tzw. absurdy drogowe nie mają szansy być zrealizowane, ponieważ na etapie analizy taka dokumentacja, taki wniosek jest przez wojewodów odrzucany. Takie sytuacje rzeczywiście mają miejsce.

Szanowni państwo, chciałbym zwrócić uwagę – pojawia się to także w materiałach resortu infrastruktury – na zgłaszane potrzeby. W trakcie kontroli odnotowaliśmy, że potrzeby mierzone wyłącznie liczbą złożonych wniosków, które były gotowe do realizacji, czyli wniosków, które miały przygotowaną dokumentację budowlaną, pozwolenie uzyskane od właściwych organów i były możliwe do realizacji, w stosunku do zadań zrealizowanych w kontrolowanych przez nas latach wynosiły od 40 do 45%. Rzeczywiście potrzeby samorządowców w tym zakresie są bardzo konkretne. Tak to wygląda.

Jeżeli zaś chodzi o plany budowy i finansowania dróg, oczywiście każdą kontrolę drogową, jaką prowadzimy, rozpoczynamy od sprawdzenia, czy obowiązek ten jest realizowany przez zarządców dróg. Do tej pory nie spotkałem się z sytuacją, żeby ten element był elementem kryterium oceny wniosków. Do tej pory takiej sytuacji nie widzieliśmy. Większość zrealizowanych zadań były to jednak zadania polegające na przebudowie lub budowie drogi. Każdorazowo było pozwolenie na budowę, projekt budowlany. Na tej podstawie można także odtworzyć i ocenić, w jaki sposób inwestycja została zrealizowana.

Jeżeli chodzi o kontrolowaną próbę, nie badaliśmy jakości dróg. Mam świadomość, że w ramach kontroli u wojewodów wprawdzie widzieliśmy pewną szerszą perspektywę, dlatego że chodziło nam o finansowanie zadań w czterech województwach, ale jeżeli chodzi o wykonawstwo, było to 16 podmiotów. W skali, zdaje się, blisko 2800 jednostek samorządu szczebla powiatowego i gminnego jest to jednak niewielka próba. Oczywiście zachowaliśmy pewną ostrożność, jeżeli chodzi o wyciąganie szerszych wniosków. Nie badaliśmy samej jakości dróg. W kontroli tej próba podmiotów, ewentualne badania ankietowe nie były realizowane.

Ciekawym zagadnieniem jest kwestia oznakowania dróg. Nasz wniosek, który powieliliśmy, w którym nawiązaliśmy do uprzednio kierowanych wniosków, dotyczy tego, że każda organizacja drogi, oznakowanie, ustawienie znaków poziomych czy też wykonanie znaków pionowych na jezdni musi mieć umocowanie w organizacji ruchu zatwierdzonej przez starostę w przypadku dróg powiatowych i gminnych. Projekty organizacji ruchu na potrzeby nowych zadań były wykonywane i dołączane do dokumentacji budowlanej, do wniosku kierowanego do wojewody. Jeżeli chodzi o pozostałe drogi, niestety, takich organizacji rzeczywiście w większości jednostek nie było. Nie jesteśmy w stanie powiedzieć, które oznakowanie drogowe jest prawomocnie usytuowane. Zdarzyło się nam, koledzy z Białegostoku stwierdzili, że w jednym przypadku na drogach było ustawionych 69 znaków, które nie były zatwierdzone w projektach stałej organizacji ruchu. Często także ewidencja dróg, a jest taka możliwość, żeby w książce drogi określić, gdzie jakie oznakowanie powinno być ustawione, nie zawiera takich elementów. Uważamy,

że jest to sytuacja o tyle trudna i niebezpieczna, że nie pozwala dokładnie przyjrzeć się i ocenić, kto odpowiada za oznakowanie, czy jest ono kompletne i czy po prostu jest prawidłowe. To tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Były jeszcze pytania do pani dyrektor Leszczyńskiej. Pani dyrektor jak zwykle uśmiechnięta pewnie powie nam, podzieli się z nami informacjami, o które pytaliśmy. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Beata Leszczyńska:

Dzień dobry państwu. Wysokie Komisje, może zacznę od pytań szczegółowych, które się pojawiły, a które dotyczyły resortu infrastruktury. Pani poseł Zuba mówiła o kryteriach. Kryteria do programu były szczegółowo określone w rozporządzeniu Rady Ministrów. Troszkę ewoluowały, w pewnym momencie troszkę je zmieniliśmy, natomiast najważniejszym kryterium w całym programie było kryterium techniczne, które wiązało parametry techniczne projektowanej drogi z przyznawaną liczbą punktów. Nie do końca zgodzę się z panem posłem Mrówczyńskim, iż to, że droga była oświetlona albo że było doświetlone przejście dla pieszych, decydowało, czy zadanie znalazło się na liście. Za elementy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego można było dostać dwa punkty.

Była rozwijalna lista, na której było chyba dziewięć pozycji. Z pozycji tych projektant, samorząd mógł wybrać te, które były adekwatne do projektu, jaki był planowany. Początkowo w pierwszej wersji na 42 punkty 20 punktów można było uzyskać za kryterium techniczne. Dawało to absolutną gwarancję zgodności parametrów technicznych z wymaganiami warunków technicznych, z wymaganiami rozporządzenia. Potem w międzyczasie zostało to obniżone do 12 punków. Był element dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego, za który można było dostawać dodatkowe punkty. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zleciła opracowanie dotyczące mapy ryzyk. Na podstawie liczby wypadków dla poszczególnych powiatów zostały określone ryzyka wystąpienia wypadku. W ramach punktacji można było uzyskać dodatkowe punkty, jeżeli zadanie było realizowane w jednostce samorządu, gdzie według opracowania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ryzyko było wysokie. Wydaje mi się, że od tej strony było to dosyć przemyślane.

Pani poseł mówiła o słupach w chodniku. Słupy w chodniku tak mocno mnie nie bolą. Czasem zdarzały się przypadki, że były w jezdni. To było gorsze. Jeżeli chodzi o chodniki, sytuacja jest taka, że czasem przełożenie, przesunięcie linii napowietrznej było nieadekwatne w kosztach do osiąganego celu. W związku z tym przepis stanowi, że jeżeli jest przeszkoda w chodniku, należy utrzymać jego właściwą szerokość. Jeżeli nawet słup był w chodniku, ale zastosowano normatywną szerokość pomiędzy słupem a krawędzią chodnika, wtedy pozostawaliśmy w zgodzie z przepisami. Jeżeli natomiast był słup, który ograniczał szerokość i niepełnosprawny na wózku albo matka z dzieckiem w wózku nie mogła się przecisnąć, to jest to już ewidentny błąd projektanta, ale także błąd organu, który zatwierdził projekt.

Mówiliście także państwo o remontach. Patrząc na statystyki tego, co było realizowane przy wsparciu środków z programu, remonty stanowiły zaledwie około 10%. Po prostu remonty były dosyć nisko punktowane, ale wprowadziliśmy pewną zasadę. Jeżeli mówimy o remoncie, nie mówimy o samej jezdni, nie mówimy o samej nawierzchni. To nic nie daje, jeżeli nie zetnie się poboczy i nie oczyści rowów. Trzeba sprowadzić wodę z konstrukcji, dlatego że jeżeli zostanie, to będzie płynęła pomiędzy zawyżonymi poboczami i w czasie mrozu będzie rozsadzała nawierzchnię. Po trzech latach nowy asfalt spokojnie można wygrabiać grabkami.

Punkty były przyznawane za to, jak szeroko, kompleksowo był prowadzony remont, tym niemniej ponad 70% stanowiły zadania związane z przebudową drogi, czyli z poprawą parametrów, ale w istniejącym pasie drogowym. Mniej więcej około 15% stanowiła budowa, ale budowa również z rozbudową. Tak ustawa – Prawo budowlane kwalifikuje zadania. Też bym wolała, żeby nie było remontów, ale niektórych nie stać na większe zadania. Niestety tam, gdzie podnosimy parametry, zadania są o wiele kosztowniejsze.

Podpatruję dalej. Pan poseł Polaczek mówił o infrastrukturze rowerowej. Od razu chciałabym powiedzieć, że w tej chwili jesteśmy na etapie realizacji dwóch dużych opracowań, dlatego że chcemy mieć nowe warunki techniczne dla dróg i dla obiektów. Infrastruktura rowerowa, która będzie się mieściła w pasie drogi publicznej, zafunkcjonuje również w nowych przepisach. Jeżeli chodzi o ścieżki rowerowe, w tej chwili to, co dotyczy pasów drogowych, mamy rozwiązane, Zgodnie z klasyfikacją z ustawy o drogach publicznych, ciągi, szlaki rowerowe, które są poza pasami dróg publicznych, są traktowane jako drogi wewnętrzne. Wtedy ewentualnie można korzystać z wytycznych, które wcześniej były opracowane w resorcie przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W przyszłym roku będziemy odbierać dwa duże opracowania. Potem ruszymy z legislacją zupełnie nowych warunków technicznych dla dróg i dla obiektów.

Z projektami organizacji ruchu jest tak, że tym, co udało się wprowadzić do przepisów jednoznacznym zapisem, są projekty, które wykonuje się dla zadań inwestycyjnych. Poszliśmy jeszcze dalej i przy programach, które resort prowadzi, zapisaliśmy wymóg składania również projektu organizacji ruchu. Nieistotne, czy jest to remont, czy jest to inwestycja. A więc te odcinki mamy już pod kontrolą. To, co jest w projektach, to zupełnie inna sprawa. Myślę, że jest to problem na inną dyskusję.

Rozporządzenie w sprawie ewidencji określa jednoznacznie, że załącznikiem do książki drogi jest zatwierdzona organizacja ruchu. W naszej ocenie jednoznacznie wynika z tego, że jak mam drogę, jak zakładam dla niej książkę drogi, to w załączeniu powinna znajdować się organizacja ruchu. Dlatego resort prezentuje takie stanowisko.

Rezerwa subwencji ogólnej to dodatkowe źródło, które jest w resorcie infrastruktury. Są to o wiele mniejsze pieniądze niż te, który były w programie i które są w Funduszu Dróg Samorządowych. Jest to rząd wielkości niecałych 336 000 tys. zł rocznie. W głównej mierze realizujemy inwestycje związane z budową i przebudową obiektów inżynierskich. Dotychczas były one najbardziej zaniedbane, tym niemniej rok ubiegły, jak też rok bieżący – jesteśmy już pod koniec weryfikacji wniosków – wskazuje, że najpilniejsze inwestycje mostowe chyba zostały zrealizowane. Wniosków jest mniej. W związku z tym środki są przyznawane według kolejnych kryteriów.

Ogromnie mnie to cieszy, dlatego że w ramach Funduszu Dróg Samorządowych prosiliśmy wojewodów, żeby w punktacji przygotowywanej dla nowego naboru uwzględnili również obiekty inżynierskie, w szczególności na drogach gminnych. Ponieważ rezerwa nie obejmowała dróg gminnych, więc nie było możliwości dodatkowych środków na realizację tego typu zadań. Myślę, że w ramach Funduszu Dróg Samorządowych ruszymy również z realizacją zadań mostowych na drogach gminnych.

Jeżeli chodzi o Fundusz Dróg Samorządowych, o jesienny, wrześniowy nabór do programu rozwoju, to listy, które wojewodowie opracowali na podstawie naboru, stały się pierwszymi listami dofinansowań w ramach Funduszu Dróg Samorządowych. Zweryfikowaliśmy je. W tej chwili są u pana premiera i czekają na uzgodnienie. Jak tylko zostaną zatwierdzone, wojewodowie będą mogli podpisywać umowy z samorządami na dofinasowanie zadań.

W międzyczasie został ogłoszony nabór. Wojewodowie ogłaszali nabory mniej więcej w połowie marca, różnie, w dniach 12, 13, 14 marca w zależności od województwa. W połowie kwietnia nabory się skończą. Pozostanie ocena i weryfikacja, ale rok 2019 jest rokiem specyficznym. Jest to rok przejściowy, kiedy fundusz jest wdrażany.

Teraz przechodzimy już do normalnego trybu, do harmonogramu wynikającego z ustawy o funduszu. W połowie lipca, mając już uzgodniony plan finansowy funduszu, poinformujemy wojewodów o limitach, które będą mieli na rok 2020. Chyba w ciągu dwóch tygodni, piętnastu dni od uzyskania tej informacji wojewoda ma obowiązek ogłosić nabór. A więc liczymy, że nabory będą w sierpniu. Wtedy w zasadzie wchodzimy już w te terminy, które były w programie. Do końca roku wnioski zostaną zweryfikowane, ocenione, powstaną listy. W okolicach świąt powinny trafić do nas i do pana premiera. A zatem wracamy do harmonogramu, który był w programie. Jak mówię, rok 2019 był rokiem przejściowym, trudnym rokiem. Nie ma co tego ukrywać. Myślę, że później będzie to już normalnie hulało, tak jak do tej pory.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

A więc w styczniu samorządy będą mogły robić przetargi, ponieważ będą wiedziały, ile mają środków.

Zastępca dyrektora departamentu MI Beata Leszczyńska:

Tak.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Pani dyrektor powinna od tego zacząć.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panowie, przepraszam bardzo. Proszę pozwolić pani dyrektor zakończyć. Panowie posłowie, bardzo proszę o uwagę. Pani dyrektor ma głos.

Zastępca dyrektora departamentu MI Beata Leszczyńska:

W zasadzie tym optymistycznym akcentem chciałabym zakończyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Jak rozumiem, mogę powiedzieć, że bardzo dziękujemy, panie prezesie, panu i pańskiemu zespołowi za materiał, materiał bardzo analityczny, bardzo ważny, bardzo dobry. Państwu dziękuję również za świetną dyskusję. Mam nadzieję, że już nikt nie chce zabrać głosu, ponieważ mijają dwie, a w zasadzie trzy godziny od rozpoczęcia posiedzeń naszych Komisji, dlatego że w tej chwili to już jest drugie posiedzenie. Drodzy państwo, zapraszam jutro na godz. 9.00. Teraz dziękuję.

Zamykam posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Życzę miłego wieczoru. Do widzenia.